L'HOMME AUX MILLIONS DE ROUAGES DANS LA TETE

La nouvelle Ford : une voiture moderne et nouvelle conçue pour répondre à des besoins modernes et nouveaux

« **J**'ai soixante quatre ans aujourd'hui et, devant moi, la plus grande tâche de toute ma vie ». Cette phrase, prononcée au cours de la conférence de presse présentant la modèle A résume bien, l'attitude d'Henri Ford à la suite de la terrible crise qu'il vient de traverser et qui a abouti à l'abandon de la Ford T.

Il faut insister sur le fait que le modèle A est l'aboutissement d'un effort intensif mais rapide : quatre à cinq mois au plus.

Tout cela ne s'est d'ailleurs pas fait sans tiraillement et nous devons revenir sur les tractations qui ont eu lieu au sein de l'équipe pour l'adoption définitive de telle ou telle conception.

Le premier accrochage concerne le choix d'une transmission. Henry Ford s'obstine à préconiser un système planétaire qu'il voudrait maintenant « automatique ». Ses opposants finissent par faire agréer une boîte à trois vitesses, copiée tout simplement sur celle de la Lincoln.

Le choix d'un carburateur soulève lui aussi un conflit : le grand patron tient au carburateur HOLLEY, alors que le reste de ces collaborateurs préfère un ZENITH. Mais ce dernier est fixé par quatorze boulons ! Ford exige qu'on ramène ce nombre à deux, puis à un seul, ce qui est fait, et les ZENITH sont adoptés.

Pour ce qui est du système électrique, on sait que Ford aimait par-dessus tout l'allumage par volant magnétique et trembleurs. (N'oublions pas cette petite phrase du manuel d'entretien de 1915 : « Les frais et les ennuis que causeraient les batteries sont évités »…). Il se rend cependant à l'évidence et finit par adopter un allumage par batterie, distributeur et bobine.

La Ford A « Numéro un » est enfin montée Henry Ford ne se contente pas de se faire photographier en train de poinçonner son moteur, il l'essaie personnellement et avec obstination.

On raconte même qu'un jour ayant parcouru quelques dizaines de miles en tout terrain au volant de la voiture, il revient fort mécontent de la suspension : « on va équiper la nouvelle Ford avec des amortisseurs inventés par un Français, Houdaille » (Amortisseurs qui sont d'ailleurs montés en série sur la luxueuse Lincoln).

Ford, d'ailleurs, ne se laisserait pas dépouiller de ses prérogatives : pour sortir de l'ornière, pour repartir de plus belle, c'est à lui d'agir. Et sa décision doit être la meilleure, car elle va conditionner, non seulement son propre sort (ce qui se passe vraisemblablement, à ses yeux, au second plan), mais aussi le sort de milliers, de centaines de milliers d'hommes : ouvriers, mécaniciens, concessionnaires.

Brusquement donc il décide, pour succéder à un monstre sacré, d'inventer un autre monstre sacré.

Et le plus inouï, c'est qu'il va réussir cette gageure.

Comme cela se passe généralement, dans de tels cas, le service de Public Relations multiplie les démentis : pas de nouveaux modèles en vue.

Et pourtant les bureaux d'étude sont en pleine effervescence.

On sait l'importance que Ford a toujours attribué aux recherches. Une foule d'ingénieurs s'est toujours appliquée à perfectionner le Modèle T.

Mais il y a d'autres bureaux dont la fonction réside dans l'élaboration de nouveaux modèles.

On parle tout d'abord d'un projet qui nous semble à l'heure actuelle bien farfelu, un moteur à 5 cylindres, mais il est bien vite abandonné.

Certains voudraient qu'on adopte une 6 cylindres, car cet engin équipe les modèles les plus prestigieux de l'époque. Ford y est opposé, prétendant qu'une telle conception présente autant de difficultés de réalisation qu'une 8 cylindres, sans ensans en avoir les avantages.

Justement Eugène J. Farkas travaille, depuis 1924, à un moteur en X : 4 cylindres en bas, 4 cylindres en haut, autour d'un arbre central. Mais, brusquement, comme il a l'habitude de le faire, Henry Ford change d'avis et lance l'idée d'une 4 cylindres.

Pour que le nouveau modèle ne puisse être pris pour une refonte de la T , on l'appellera Modèle A, comme si la Ford Motor Company repartait de zéro.